

ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA

Regulamento n.º / 2023

Sexta alteração ao Regulamento da AML n.º 278-A/2019, de 19 de março – Regulamento Metropolitano das Regras Gerais para a Implementação do Sistema Tarifário na Área Metropolitana de Lisboa

Torna-se público que, o Conselho Metropolitano de Lisboa, na reunião realizada em [...] de dezembro de 2023, aprovou, sob proposta da Comissão Executiva Metropolitana, a sexta alteração ao Regulamento n.º 278-A/2019, de 19 de março, da Área Metropolitana de Lisboa (“AML”) – Regulamento Metropolitano das Regras Gerais para a Implementação do Sistema Tarifário na Área Metropolitana de Lisboa, alterado pelos Regulamentos n.ºs 717/2019, de 31 de julho de 2019, 131/2020, de 20 de dezembro de 2019, 320/2020, de 17 de fevereiro de 2020, 935/2021, de 23 de setembro de 2021, e 527/2022, de 31 de maio, e pelas Instruções Técnicas que procederam à atualização dos anexos ao Regulamento AML n.º 278-A/2019, de 19 de março, aprovada por deliberação da deste órgão executivo, que agora se faz publicar para efeitos de eficácia.

XX de XXXX de 2023. — O Primeiro-Secretário da Comissão Executiva Metropolitana de Lisboa, Carlos Humberto de Carvalho

O Regulamento n.º 278-A/2019, de 19 de março, designado “Regulamento Metropolitano das Regras Gerais para a Implementação do Sistema Tarifário na Área Metropolitana de Lisboa”, alterado pelos Regulamentos n.ºs 717/2019, de 31 de julho de 2019, 131/2020, de 20 de dezembro de 2019, 320/2020, de 17 de fevereiro de 2020, e 935/2021, de 23 de setembro de 2021, e 527/2022, de 31 de maio, e pelas Instruções Técnicas que procederam à atualização dos anexos ao Regulamento AML n.º 278-A/2019, de 19 de março, aprovadas pelas respetivas deliberações da Comissão Executiva Metropolitana de Lisboa (“CEML”), doravante abreviadamente designado “Regulamento”, procedeu à implementação, na área metropolitana de Lisboa (“amL”), a partir de 1 de abril de 2019, no quadro de um novo sistema tarifário metropolitano, de passes municipais e de um passe metropolitano com valor acessível, bem como de passes com as modalidades criança, família e, terceira idade e reformado/pensionista, que beneficiam de tarifa reduzida, válidos nas redes dos operadores de serviço público de transporte regular de passageiros da amL.

As várias alterações a que o Regulamento foi sujeito foram adaptando o seu texto inicial e respetivos anexos às necessidades técnicas sentidas no âmbito da sua aplicação.

O Regulamento, obedecendo ao enquadramento legislativo, regulamentar e contratual vigente, definiu as regras relativas à titularidade das receitas tarifárias, à partilha de benefícios resultantes da implementação do sistema tarifário metropolitano e às compensações financeiras devidas aos operadores de serviço público de transporte regular de passageiros da área metropolitana de Lisboa (“Operadores”), pelo cumprimento das obrigações de serviço público (“OSP”) tarifárias inerentes ao sistema tarifário metropolitano, de acordo com as regras nele previstas, mais concretamente, no seu Anexo V.

De acordo com a metodologia que resultava do disposto no referido anexo V:

- i. A Área Metropolitana de Lisboa (“AML”) fixou um valor máximo de compensação, resultante de considerar os mesmos utilizadores do sistema e a cobertura de perdas de receitas de passes e ocasionais, que se estimou serem induzidas pela adoção da medida de implementação do novo sistema tarifário metropolitano.
- ii. Quando, o total de receitas de todos os passes (incluindo bonificações do Estado), acrescido do valor das compensações definidas para suprir o défice gerado no sistema, superasse o valor de referência fixado, havia lugar à partilha das receitas/benefícios dos passes Navegante com a AML – Fase de *Upside 1* – excedente de receitas de passes.
- iii. Primeiramente, os pagamentos eram efetuados para que fossem atingidos os valores de receita equivalentes ao período pré-Programa de Apoio à Redução Tarifária (“PART”), sendo-lhe adicionado uma parcela que refletia a utilização dos passes Navegante em cada Operador do sistema, apenas quando a implementação da medida e respetiva regulamentação tivessem sido capazes de gerar excedente de receita no sistema, bem como aumento de procura nos Operadores – Fase de *Upside 2*.

Esta metodologia era justificada pela disrupção da alteração então introduzida com a medida do novo sistema tarifário, e pela conseqüente incerteza do impacto da implementação dos passes Navegante, quer ao nível da procura do sistema – receitas, passageiros transportados, transferências entre títulos e entre Operadores -, quer da eventual necessidade de reforços de oferta por pressão da procura.

Contudo, a aplicação da metodologia, sucintamente, acima explanada era defensável apenas por um período de tempo limitado, até que tais impactos fossem mensuráveis, sob pena de o

valor resultante de compensação financeira passar a incorporar, de forma não diferenciável, outros impactos no sistema causados por fatores externos à OSP que se visava compensar.

Neste contexto, é agora definido no Anexo V, uma metodologia distinta da inicialmente adotada, que fixa novas regras relativas à titularidade das receitas tarifárias e às compensações financeiras devidas aos Operadores de serviço público de transporte regular de passageiros da área metropolitana de Lisboa, pelo cumprimento das OSP tarifárias inerentes ao sistema tarifário metropolitano, pela disponibilização dos passes Navegante a preços acessíveis.

Na nova metodologia de compensação persiste um limite ao valor a compensar ao sistema – Valor Máximo de Compensação Anual - que passou a ser determinado tendo em conta os reais impactos verificados pelas OSP Tarifárias introduzidas com a aprovação do Regulamento.

Na nova metodologia que agora se aprova, passa a existir um valor de compensação por passe Navegante vendido até que seja atingido o número máximo de passes a compensar anualmente.

Este número máximo de passes Navegante a compensar anualmente foi determinado por analogia com a versão anterior do Anexo V ao Regulamento, assumindo-se como sendo o suficiente para atingir excedente de receitas em relação ao período anterior à OSP Tarifária.

Por outro lado, a receita gerada pela venda de passes Navegante passa a ser repartida na totalidade pelos Operadores, independentemente do seu valor.

Com efeito, autonomizam-se as receitas geradas pela venda dos passes Navegante criados com o Regulamento, face às receitas provenientes da venda de outros títulos próprios ou partilhados (outros passes e títulos ocasionais) dos Operadores.

A nova metodologia de repartição possibilita a distribuição da receita gerada pela venda dos passes Navegante e a respetiva compensação tarifária, de acordo com a utilização mensal dos serviços de cada Operador, medida em passageiros quilómetros (*Pass.km*), isto é, o número de quilómetros que um determinado número de passageiros percorre em cada Operador de transporte público.

De outro passo, tendo presente que o valor do passageiro quilómetro transportado é diferente em cada Operador – consoante o tipo de transporte público e as vias utilizadas –, foram calibrados pesos para o *pass.km* diferenciados por Operador, com o intuito de que, com a aplicação da nova metodologia ao cenário de procura e oferta verificado de abril a dezembro de 2019, resulte, para todos os Operadores a mesma receita da verificada naquele período.

Pelo exposto, e considerando que o Anexo III contém as especificações da informação a fornecer pelos Operadores, torna-se necessária a compatibilização deste anexo com a nova metodologia de compensação e repartição de receitas e de compensações preconizadas no Anexo V.

O Anexo III passa a integrar, também, as novas exigências tecnológicas quanto ao modo de transmissão da informação pelos Operadores, bem como da informação a fornecer pela TML – Transportes Metropolitanos de Lisboa, E.M.T., S.A. (“TML”), no âmbito dos procedimentos necessários à aplicação do Anexo V, designadamente no que concerne à adoção da métrica “*Pass.km*”.

Em virtude da extensa alteração aos Anexos III e V e de todas as alterações sofridas no sistema de transportes da aML desde 2019, considera-se oportuno rever os restantes anexos, não só para adaptá-los às mudanças entretanto ocorridas e ainda não repercutidas no Regulamento, mas também para simplificá-los e tornar mais ágil a sua adaptação a mudanças futuras.

As matérias constantes dos Anexos I e II, que em face das alterações já efetuadas ao Regulamento, podiam ser alterados por via de instrução técnica aprovada pela CEML passam, no âmbito das competências delegadas por via do contrato interadministrativo de delegação e subdelegação de competências, celebrado entre a AML e a TML, em 3 de março de 2021, na redação atual, a poder ser alteradas, também por instrução técnica, a aprovar pela TML. Para este efeito, sempre que possível, procede-se à consolidação da publicação da listagem dos serviços em que cada um dos passes Navegante é válido, constantes do Anexo I, bem como da publicação das regras de utilização e comercialização constantes do Anexo II, em documentação autónoma com a devida publicitação no site da TML.

Acresce que as regras de comercialização constantes do Anexo II tiveram a sua origem, no essencial, em procedimentos comerciais prévios à constituição da TML, e que mesmo após o início da sua atividade, necessitam de adaptação à realidade, o que agora se promove com a alteração.

Por outro lado, uma vez que já foram realizados os investimentos iniciais indispensáveis nos sistemas de bilhética quer dos Operadores, quer da OTLIS, deve o Anexo IV ser revogado.

Em face de tudo o que se expõe, os artigos 14.º e 16.º a 19.º do texto do Regulamento necessitam de ser também adequados.

No que concerne à ponderação dos custos e benefícios das alterações projetadas, exigida pelo artigo 99.º do Código do Procedimento Administrativo (“CPA”), aprovado em Anexo ao Decreto-Lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro, na redação atual, resulta que os benefícios decorrentes da proposta de alteração à redação do articulado bem como dos anexos do Regulamento são claramente superiores aos custos que lhe estão associados, estando em causa, designadamente, a promoção e salvaguarda dos interesses da população abrangida, assim se cumprindo as atribuições que estão cometidas à AML e à TML.

Por sua vez, as referidas alterações não afetam de modo direto e imediato direitos ou interesses legalmente protegidos dos cidadãos, nem das associações representativas dos interesses envolvidos, pelo que, ficam devidamente acautelados pela solução legística ora introduzida os direitos e interesses legalmente protegidos dos cidadãos, bem como das associações representativas dos interesses aqui envolvidos.

Ainda assim, e tendo presente o teor das alterações ora introduzidas, foi realizada audiência dos interessados, nos termos e para os efeitos do disposto no artigo 100.º do CPA, sendo estes identificados como todas as Autoridade de Transporte e todos os Operadores de serviço público de transporte regular de passageiros da área metropolitana de Lisboa, como tal considerados nos termos e para os efeitos do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (“RJSPTP”), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.

Na sequência da audiência prévia [...]

Assim, nos termos do previsto no artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de outubro de 2007, nas alíneas e) e f) do n.º 2 e do n.º 4, ambos do artigo 2.º e do n.º 1 do artigo 25.º da Lei n.º 10/90, de 17 de março, nos artigos 4.º, n.º 2, alíneas c), e) e f), 8.º, n.º 1, 10.º, n.º 2, 23.º, n.ºs 1 e 2, 40.º e 41.º, todos do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado em Anexo à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, do previsto nos artigos 234.º e 235.º da Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro, que aprova o Orçamento do Estado para 2019, aplicável por força do Decreto-Lei n.º 176/2019, de 27 de dezembro, do estatuído no Despacho n.º 1234-A/2019, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 24, de 4 de fevereiro, e, bem assim, ao abrigo das competências delegadas pelos Municípios de Alcochete, Almada, Amadora, Barreiro, Cascais, Lisboa, Loures, Mafra, Moita, Montijo, Odivelas, Oeiras, Palmela, Seixal, Sesimbra, Setúbal, Sintra e Vila Franca de Xira, bem como pelo Estado, através de contratos interadministrativos, e no uso da competência prevista nos artigos 112.º, n.º 7 e 241.º da Constituição da República Portuguesa, conferida pelos artigos 67.º, n.º 2, alínea f), e n.º 3, 76.º, n.º 1, alíneas p) e l) do Estatuto das entidades intermunicipais, aprovado em Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua redação atual, em observância do disposto na Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro, na sua redação vigente, o Conselho Metropolitano de Lisboa, em reunião de XXX de 2023, aprovou sob proposta da Comissão Executiva Metropolitana de Lisboa, a seguinte Alteração ao Regulamento da AML n.º 278-A/2019, de 19 de março — Regulamento Metropolitano das Regras Gerais para a Implementação do Sistema Tarifário Metropolitano, alterado pelos Regulamentos n.ºs 717/2019, de 31 de julho de 2019, 131/2020, de 20 de dezembro de 2019, 320/2020, de 17 de fevereiro de 2020, e 935/2021, de 23 de setembro de 2021, e pelas Instruções Técnicas que procederam à atualização dos seus anexos, aprovadas pelas deliberações daquele órgão executivo:

Artigo 1.º

Objeto

O presente regulamento procede à sexta alteração do Regulamento da AML n.º 278-A/2019, de 19 de março, relativo às Regras Gerais para a Implementação do Sistema Tarifário na Área Metropolitana de Lisboa, alterado pelos Regulamentos n.ºs 717/2019, de 31 de julho de 2019, 131/2020, de 20 de dezembro de 2019, 320/2020, de 17 de fevereiro de 2020, e 935/2021, de 23 de setembro de 2021, e 527/2022, de 31 de maio, e pelas Instruções Técnicas que procederam à atualização dos seus anexos, aprovadas pelas respetivas deliberações da CEML, doravante designado também por “Regulamento”.

Artigo 2.º

Sexta alteração ao Regulamento da AML n.º 278-A/2019, de 19 de março – Regulamento Metropolitano das Regras Gerais para a Implementação do Sistema Tarifário na Área Metropolitana de Lisboa

1 — Os Artigos 14.º e 16.º a 19.º do Regulamento, nos termos das alterações introduzidas pela sexta alteração, passam a ter a seguinte redação:

“Artigo 14.º

Deveres da entidade gestora do sistema de bilhética da área metropolitana de Lisboa TML

1 — A TML – Transportes Metropolitanos de Lisboa, E.M.T, S.A. (“TML”), enquanto entidade gestora do sistema de bilhética da área metropolitana de Lisboa, deve assegurar as operações de informação do sistema de bilhética definidas nos n.ºs 3 e 4 do artigo anterior.

2 — A TML presta ainda o apoio técnico e disponibiliza a informação com vista à monitorização e fiscalização do sistema de bilhética e tarifário metropolitano, devendo, para este efeito, cumprir as regras técnicas e orientações definidas pela AML.

Artigo 16.º

Receitas

As receitas provenientes da venda dos passes previstos no presente Regulamento são da titularidade dos Operadores, nos termos estabelecidos no Anexo V.

Artigo 17.º

(...)

1 — A TML paga aos Operadores, pelo cumprimento das obrigações de serviço público previstas no presente Regulamento, as compensações financeiras previstas no Anexo V.

2 — (...)

Artigo 18.º

(...)

1 — O cálculo das compensações financeiras devidas aos Operadores pela disponibilização dos passes referidos no presente Regulamento, bem como a repartição de receitas dos mesmos passes é efetuado pela TML de acordo com as regras previstas no Anexo V e com base nos dados obtidos a partir do sistema de bilhética.

2 — Os pagamentos por conta das compensações financeiras, os pagamentos de compensações financeiras e os acertos são feitos por transferência bancária para a conta a indicar por cada Operador, nos termos constante do Anexo V.

3 — Para efeitos de pagamento, os Operadores são obrigados a remeter à TML documento a autorizar esta entidade a consultar a situação tributária e a situação contributiva perante a segurança social ou, em alternativa, as respetivas certidões.

4 — Os montantes das compensações financeiras e de repartição de receitas podem ser corrigidos em consequência de ações de fiscalização, monitorização e auditoria desenvolvidos pela TML ou por outras entidades com competência para a fiscalização do cumprimento de obrigações de serviço público ou em resultado de reclamação apresentada, devendo os ajustes a que houver lugar ser efetuados no processamento seguinte.

5 — O último acerto anual dos montantes das compensações financeiras e de repartição de receitas fica sujeito à validação prévia da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes.

Artigo 19.º

(...)

1 — O não cumprimento das obrigações de serviço público de natureza tarifária e de deveres de informação à TML previstas no presente Regulamento dá lugar à suspensão de quaisquer pagamentos a cargo da TML, que se mantêm enquanto durar o incumprimento.

2 — Finda a situação de incumprimento das obrigações de serviço público de natureza tarifária prevista no n.º 1 do Artigo 13.º, são retomados os pagamentos a cargo da TML, descontando-se o valor correspondente ao período em que se verificou aquele incumprimento.

3 — Findas as situações de incumprimento de deveres de informação à TML, são retomados os pagamentos das compensações financeiras a seu cargo.

4 — Após 1 de janeiro de 2025, aos Operadores que incumpram o dever de informação à TML, através da API Apex, e enquanto tal se mantiver, será reduzido em 2,5% (dois e meio por cento) o valor dos *pass.km* a considerar no âmbito da metodologia constante do Anexo V.

5 — (anterior n.º 4)

6 — (anterior n.º 5)”

2 — Os Anexos I, II, III e V do Regulamento passam a ter a redação constante das versões em anexo.

Artigo 3.º

Aditamentos

É aditado ao presente Regulamento o artigo 22.º-A, com a seguinte redação:

“Artigo 22.º- A

Avaliação da aplicação do modelo de repartição de receitas e de compensações financeiras

Compete à AML ou à entidade com competências delegadas, a apresentação, no 2.º semestre de 2025, de um relatório de avaliação do modelo de repartição de receitas e compensações financeiras pela disponibilização dos passes Navegante e da evolução da procura, desde 1 de janeiro de 2024, por Operador ou Autoridade de Transporte abrangidas pelo presente Regulamento.

Artigo 4.º

Revogação

O presente Regulamento procede também à revogação do Anexo IV do Regulamento da AML n.º 278-A/2019, de 19 de março, relativo às Regras Gerais para a Implementação do Sistema Tarifário na Área Metropolitana de Lisboa, alterado pelos Regulamentos n.ºs 717/2019, de 31 de julho de 2019, 131/2020, de 20 de dezembro de 2019, 320/2020, de 17 de fevereiro de 2020, e 935/2021, de 23 de setembro de 2021, , e 527/2022, de 31 de maio, e pelas Instruções Técnicas que procederam à atualização dos seus anexos, aprovadas pelas respetivas deliberações da CEML.

Artigo 5.º

Disposições finais e transitórias

1 — Considerando que nos termos do Decreto-Lei n.º 121/2019, de 22 de agosto, a TML substituiu a OTLIS – Operadores de Transportes da Região de Lisboa, A.C.E., na sua missão enquanto entidade gestora do sistema de bilhética da área metropolitana de Lisboa, onde, no Regulamento seja referido aquela entidade, deve ler-se, TML.

2 — No âmbito das competências delegadas por via do contrato interadministrativo de delegação e subdelegação de competências, celebrado entre a AML e a TML, em 3 de março de 2021, na redação atual, onde, no Regulamento, seja mencionada aquela entidade intermunicipal, deve ler-se, sempre que aplicável, TML.

Artigo 6.º

Entrada em vigor

O presente Regulamento entra em vigor na data da sua publicação em *Diário da República* e no sítio oficial da Área Metropolitana de Lisboa, na Internet.

ANEXOS:

[ver versão dos Anexos I, II, III e V]